



Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, 15 hp

Ute och cyklar?

- på jakt efter en metod att mäta upplevelse

Ingrid Kristensson 2009

Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap.

Ute och cyklar?- på jakt efter en metod att mäta upplevelse

Författare:	Ingrid Kristensson
Program:	Landskapsarkitektprogrammet
Huvudområde:	Landskapsarkitektur
Handledare:	Hanna Elgåker
Examinator:	Maria Kylin
Kurs:	EX 0379, Skriva om landskap, 15hp.,C-nivå
Utgivningsort:	Alnarp
Datum:	2009-04-29
Fotografier:	Alla fotografier är tagna av författaren
Nyckelord:	<i>upplevelse, cykelväg, Skåne, slättlandskap, metod, landskapsupplevelse, preferens, aktiv transport</i>

ABSTRACT

Well-functioning bicycle paths are relevant issues in today's society as a way to increase active transport. Active transport means working for a better global climate, urban environment and public health. What we experience on a bicycle affects the choice of a bicycle path and is a subject where there is much left to explore. This essay examines methods in environmental psychology literature that measure the experiences of landscape. The aim is to find and apply methods to measure the experience of two bicycle paths in the Skåne plains. The experience was measured in two different ways, by asking commuters on the path and by a preference study where pictures of the paths were judged by inhabitants in the neighboring town of Lund. The aim was to find good and bad qualities of the two paths, as well as to evaluate whether the methods are appropriate to measure the experience of cycle paths. Photos of tunnels under roads, only containing grass slopes and road environment, were low in preference, while images with a lot and varied vegetation were high in preference. Spontaneous comments from commuters were that the traffic and the wind are disturbing elements on the roads, while the variety and feeling of history are positive factors. The two methods complemented each other, as the photos show examples of good and poor environments, while the survey provides answers to the feeling as a whole. The need for continued research is necessary and the subject is exciting to explore.

SAMMANDRAG

Cykelvägen är aktuell i arbetet med att öka aktiv transport, för bättre klimat, stadsmiljö och folkhälsa. Upplevelsen på cykel medverkar i vårt val av cykelväg, en aspekt där det finns mycket kvar att utforska. Uppsatsen undersöker miljöpsykologiska metoder att mäta upplevelser av landskap i litteraturen. Syftet är att hitta och applicera metoder att mäta upplevelsen på två cykelvägar i skånskt slättlandskap. Dels jämförs upplevelsen av hela sträckan längs de skånska vägarna genom att fråga pendlare, dels undersöks bilder av vägarna som får bedömas av blandade invånare i grannstaden Lund. Målet är att hitta goda och dåliga kvaliteter hos de två sträckorna liksom att utvärdera om metoderna är lämpliga för att mäta upplevelse av cykelväg. Bilder på tunnlar under vägen, enbart innehållandes grässlåtar och vägmiljö, får betyget jag vill inte cykla här, medan bilder med mycket och varierad vegetation får betyget jag vill gärna cykla här. Fria kommentarer från pendlare är att trafik och vind är störande element på de skånska vägarna, medan variation och en historisk känsla är positivt för upplevelsen. Metoderna kompletterar varandra genom att foton visar exempel på bra och dåliga miljöer, medan enkäten ger svar på helhetskänslan. Behovet för fortsatt forskning är stort och spännande.

Nyckelord: upplevelse, cykelväg, Skåne, slättlandskap, metod, landskapsupplevelse, preferens, aktiv transport.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANDRAG.....	4
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	5
FIGURFÖRTECKNING.....	7
BAKGRUND	8
MÅL	9
SYFTE.....	10
UPPLEVELSE AV LANDSKAP - GENOMGÅNG AV METODER OCH VAL INFÖR UNDERSÖKNING AV SKÅNSKA CYKELVÄGAR.....	11
METODER SOM MÄTER LANDSKAPSUPPLEVELSE	11
<i>Introduktion.....</i>	<i>11</i>
<i>Litteratursökning.....</i>	<i>11</i>
<i>Analys av landskaps orienterbarhet av ”experter”</i>	<i>12</i>
<i>Semantisk miljöbeskrivning, SMB.....</i>	<i>12</i>
<i>Upplevelsevärden.....</i>	<i>13</i>
<i>Upplevelse av skillnad mellan skogsbestånd</i>	<i>13</i>
<i>POE, Post Occupancy Evalutation.....</i>	<i>13</i>
<i>Preferensstudier - en översikt</i>	<i>13</i>
<i>Preferensstudie på cykelväg i Illinois</i>	<i>14</i>
<i>Enkät till cyklister på plats.....</i>	<i>14</i>
VAL AV METODER INFÖR UNDERSÖKNINGEN AV SKÅNSKA CYKELVÄGAR	15
UNDERSÖKNING AV TVÅ SKÅNSKA CYKELVÄGAR.....	16
PRESENTATION AV VÄGARNA OCH LANDSKAPET	16
BESKRIVNING AV ENKÄT TILL ÄLNARPSSTUDENTER	17
BESKRIVNING AV PREFERENSSTUDIE PÅ SKÅNSKA CYKELVÄGAR	18
<i>Resultatanalys.....</i>	<i>19</i>
RESULTAT AV ENKÄT TILL ÄLNARPSSTUDENTER.....	20
RESULTAT AV PREFERENSSTUDIE PÅ SKÅNSKA CYKELVÄGAR	22
<i>Egenskaper rangordnade från minst till mest omtyckt.....</i>	<i>22</i>

<i>De båda vägarna har samma preferens.....</i>	<i>23</i>
<i>Bilderna rangordnade från minst till mest omtyckt.....</i>	<i>23</i>
<i>Spridningen i resultaten för bilderna</i>	<i>26</i>
DISKUSSION	29
VAD ÄR PREFERENS?	29
REKREATION KONTRA PENDLING	29
METODDISKUSSION.....	30
FORTSATT FORSKNING	31
SLUTSATSER OCH FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR	32
REFERENSER	33
SKRIFTLIGA KÄLLOR.....	33
MUNTliga KÄLLOR.....	35
BILAGA	36
BILDMATERIALET I PREFERENSSTUDIEN	36

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1. Det öppna odlingslandskapet.....	16
Figur 2. ...upplevs från en vägmiljö.....	17
Figur 3. Bedömningsgrunder för rankning av fysiska egenskaper i preferensstudien.	20
Figur 4. Alnarpsstudenters spontana kommentarer om val av cykelväg.	21
Figur 5. Rankning av egenskaper i bilderna efter preferens.	22
Figur 6. Preferensstudiens bilder sorterade efter medelpreferens.....	23
Figur 7. Den högst rankade bilden i preferensstudien.	24
Figur 8. Den lägst rankade bilden i preferensstudien.	25
Figur 9. En bild med medelbetyg.	25
Figur 10. Spridning i svaren för varje bild.	26
Figur 11. Exempel på bild med liten spridning.	27
Figur 12. Exempel på bild med stor spridning i preferens.....	28
Figur 13. Ännu ett exempel på bild med stor spridning i preferens.....	28

BAKGRUND

Det är den första tiden på morgonen. Jag får vara själv för en stund. Ute ur staden ökar jag takten på tramptagen, det är en känsla av frihet när de stora fälten öppnar sig framför mig. Vinden friskar i, kroppen blir medveten om att tidspressen kräver att hålla tempot uppe. Fast beslutet trampar fötterna på för att övervinna vinden. De öppna fälten kräver inte min uppmärksamhet, tankarna vandrar fritt. I takt med att pulsen ökar börjar en glädje sprida sig i kroppen. Jag känner mig starkt och vaken, på väg mot en ny dag.

Om 1% av Sveriges bilkörande skulle bytas ut mot cykling skulle 22300 ton koldioxid sparas per år (Faskunger 2007). Att välja bilen framför cykeln minskar dessutom avgaser och buller och förbättrar stadsmiljön. Människor som rör sig på gatorna är ett stort värde i sig. Det gör det attraktivt för andra att röra sig ute och skapar trygga städer (Gehl 2003).

En medelålders inaktiv person som börjar cykla 5 km varje dag minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar med 50% (Ahlström 2004). Att byta bil mot cykel i vardagen skulle förbättra folkhälsan avsevärt, måttlig fysisk aktivitet minskar dödligheten från alla orsaker med 20-30% (Faskunger 2007). De hälsovinster som kan göras genom cykling ger inte bara ökad livskvalitet, utan är även ekonomiskt lönsamt för samhället. Att bygga cykelbanor är en ekonomisk vinst för en kommun genom minskade kostnaderna för sjukvård och frånvaro från arbete (Naturvårdsverket 2005).

Att arbeta med förbättringar för cyklister i kommunerna är en het fråga. Köpenhamn, Odense och Lund är exempel på kommuner som jobbar extra med att öka frekvensen av cyklister genom specialsatsningar, deras profil är cykelstäder. Projekten har visat sig lyckosamma, i Köpenhamn cyklar en av tre till skola eller arbete, i Lund har kommunen lagt 80 milj. kronor på cykelhöjande åtgärder de senaste 10 åren, under samma period har 40% av bilkörandet byts ut mot cykling (Nilsson 2009; Köpenhamns kommun 2009; Odense kommun 2009).

På nationell nivå arbetar Vägverket med förbättring av cykelvägar. Som ett led i nollvisionen ska olyckor bil/cykel minska genom hastighetssänkningar för bilarna och utbyggnad av separerade cykelbanor (Vägverket 2000).

För fortsatt arbete med att förbättra förutsättningarna för cyklister är det viktigt att hitta goda lösningar. Det har visat sig att trygghet för cyklister är viktigt vid val av cykelväg (Ahlström 2004;

Faskunger 2008), men det är inte den enda aspekten. Att upplevelsen också spelar in i valet av cykelväg är något som Ahlström 2004 poängterar, men inte går in på närmare.

Köpenhamns kommun lockar sina invånare att cykla genom den goda upplevelsen:

“Du får vind i håret, sus i pedalerne og øjenkontakt med byen selv”

(Köpenhamns kommun, 2009)

Och det är just det som är finessen med cykelupplevelsen. Att det är en upplevelse med alla sinnen. Vinden i håret och sus i pedalerna är inte något som en bilist får uppleva. Liksom den nära kontakt med omgivningen som en cyklist får genom det långsamma tempot och möjligheten att komma nära, in i smala gränder, in i parker och smala skogstigar.

Svensk forskning på den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet ur aspekten upplevelse är mycket knapphändig. De resultat som finns i forskningen är att upplevelsen spelar roll, men inte hur (Andersson 2009).

Vilken miljö ger en god upplevelse på cykel? Jag har en egen fundering kring två cykelvägar som kommer att vara utgångspunkten i den här uppsatsen. Som pendlare till SLU Alnarp från Lund, en cykelväg över skånska slätten, har jag två möjliga vägar att välja på. De går båda i samma öppna odlingslandskap och är båda trafikseparerade vägar som följer en landsväg. Den ena upplever jag som trevligare än den andra och jag föredrar att cykla på den. Att cykelvägar följer bilvägar förekommer på fler platser och det är därför intressant att undersöka den typen av miljö.

Det finns många sätt att mäta upplevelsen längs vägarna på. Ett sätt är att mäta konkreta ting som bullernivåer eller biologisk mångfald längs cykelvägarna. Svar skulle också kunna hittas i konsten, genom att exempelvis titta på gyllene snittet i landskapsbilden eller leta efter platsen själ inom forskning gjord om *genius loci*. Den här uppsatsen kommer att titta på upplevelse ur ett miljöpsykologiskt perspektiv. Vägen är miljö för både bilister och cyklister, men denna uppsats är inriktad på upplevelsen för cyklister.

MÅL

Målet med uppsatsen är att undersöka det existerande fältet inom metoder att undersöka upplevelsen av cykelvägar och att prova metoder som finns för att se vad de ger för svar om människors upplevelse. Målet är också arbeta med användarnas upplevelse och inte med metoder som utgår från yrkeskunnande och analyser. En förhoppning är att kunna dra slutsatser om förbättringar som skulle kunna göras på cykelvägarna.

SYFTE

Uppsatsen övergripande syfte är att på ett utforskande sätt undersöka metoder att mäta upplevelse från cykelväg. Syftet är att göra det i två fristående moment:

- Att presentera ett antal metoder som mäter upplevelse av landskap.
- Att utifrån genomgången välja ut två metoder och applicera dem på två skånska cykelvägar. Detta för att mäta goda och dåliga kvaliteter hos vägarna, liksom att undersöka metodernas lämplighet för att mäta upplevelse av cykelväg.

Uppsatsen består av två delar, där den inledande delen presenterar ett antal miljöpsykologiska metoder att mäta upplevelse av landskap och ett val av två metoder att arbeta vidare med görs. Del nummer två presenterar metod och resultat av undersökningen av cykelvägarna. I en avslutande diskussion diskuteras metoden och förslag på förbättringar av vägarna görs.

UPPLEVELSE AV LANDSKAP - GENOMGÅNG AV METODER OCH VAL INFÖR UNDERSÖKNING AV SKÅNSKA CYKELVÄGAR

METODER SOM MÄTER LANDSKAPSUPPLEVELSE

INTRODUKTION

Enligt Europeiska landskapskonventionen från år 2000 är landskap all den miljö som uppfattas som landskap av dess invånare och besökare (Europarådet 2009). I de metoder som kommer att tas upp här är landskap stadslandskap och gröna miljöer, både parker och skog.

Metoderna som presenteras kan alla placeras inom miljöpsykologin. Urvalet är metoder från 1960, med Kevin Lynch klassiska undersökning av orienterbarhet i amerikanska städer (Lynch 1960). Till ny forskning om upplevelsevärden i grönområden som är gjord av Boverket med hjälp från bland andra Patrik Grahn (Boverket 2007). Urvalet av metoderna är gjort spontant av författaren, utifrån en personlig uppfattning av att det är metoder som skulle kunna gå att applicera på cykelvägar i en anpassad form.

Tidigare sammanställningar av litteratur inom landskapsupplevelse har gjort en indelning i expertmetoder och användarberoende metoder (Jönsson & Lindström 2008; Zube 1982). En indelning som vill belysa vilka metoder som undersöker användarnas upplevelse och vilka som ger resultat utifrån experters individuella bedömningar (Jönsson & Lindström 2008). Metoderna här är främst användarberoende metoder. Dock kommer jag att inleda med Kevin Lynch klassiska metod, som räknas som en expertmetod av Jönsson & Lindström 2008. Den är framtagen av både användare och experter, men används ofta som expertmetod (t.ex. i Bucht 1996; Elfström 1991).

LITTERATURSÖKNING

Litteraturgenomgången har haft som mål att ge ett smakprov på litteratur som finns inom ämnet. Boken *With People in Mind* av Kaplan et al. och Johan Faskungers rapport *Den byggda miljöns påverkan på fysiskt aktivitet - En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"* har legat till grund för litteratursökningarna, efter goda tips från forskare på LTJ-fakulteten på Alnarp som forskar inom ämnet. Deras referenslistor har gett tips om litteratur som lett till nya referenslistor. Ett försök med sökningar i databaserna Psykinfo, Scopus, Web of Science gjordes också. Sökorden perception, experience, enjoyment, bikeroute och bikepath gav inga träffar som kom till användning.

ANALYS AV LANDSKAPS ORIENTERBARHET AV "EXPERTER"

Kevin Lynch klassiska metod som presenteras i "The Image of the City" från 1960 är ursprungligen tänkt för gående i stadsmiljöer, men har även utvecklats och använts bl.a. i studier av upplevelse från väg (Bucht 1996). Lynch undersöker begreppet Imageability, orienterbarhet. Metoden tar upp rörelse till fots genom staden. Hans försök gick ut på att undersöka hur människor orienterar sig.

Utgångspunkten i försöket är att en stad med god orienterbarhet är en stad som det är lätt att skapa sig en mental bild av, vilket han menar är viktigt för att människor ska trivas. Hans undersökning gjordes i tre amerikanska städer Boston, Jersey och Los Angeles. Metoden innehöll både en del gjord av experter, där element i städerna ritades ner av dem som genomförde försöken. I en andra del gjordes en undersökning med invånare i städerna i flera steg. Inledningsvis gjordes en intervju med standardfrågor. I påföljande undersökning fick de medverkande se bilder av staden och berätta om de kände igen sig på platsen och i så fall genom vad i bilden. Till sist gjordes en promenad i staden med en försöksledare med bandspelare. Här fick de förklara sitt val av väg, berätta vad de såg och berätta om de kände sig vilse eller kunde orientera sig. Utifrån försöket sammanställdes fem begrepp *paths* leder, *edges* kanter, *nodes* noder, *landmarks* landmärken och *districts* distrikt (svensk översättning efter Küller 2005). En stad behöver alla elementen för att vara orienterbar menar Lynch (Lynch 1960).

Begreppen har senare använts på upplevelse genom bilrutan. I *The View from the Road* (Appleyard et al. 1964), där Lynch är medförfattare, används begreppen för att diskutera utformningen av motorvägar som är trevliga för den körande. För upplevelse av väg i Sverige har begreppen används i "Trafikantupplevelse på väg" (Bucht 1996) och vidareutvecklats för att kunna användas av gående i landskapet (Elfström 1991).

SEMANTISK MILJÖBESKRIVNING, SMB

Semantik är läran om språkliga uttryck, i språkfilosofin är semantiken relationen mellan språket och världen (Nationalencyklopedien 2009). Rikard Küller har utvecklat en modell för Semantisk miljöbeskrivning, SMB, som undersöker vilka adjektiv människor använder för att beskriva byggda miljöer. Vid framtagning av modellen utgick han från 78 adjektiv ur svenska akademins ordlista. Testet bestod av bilder av byggnader som testpersonerna fick skatta utifrån hur väl adjektiven stämde in på upplevelsen av varje bild. Utifrån resultatet sammanställdes åtta faktorer, *trivsamhet*, *komplexitet*, *helhetsgrad*, *rumslighet*, *kraftfullhet*, *social status*, *affektion* och *originalitet*. Liknande test gjordes även på landskapsbilder. Då kom fyra av begreppen fram, *trivsamhet*, *komplexitet*, *helhetsgrad* och *rumslighet* (Küller 1975). Den semantiska metoden har senare utvecklats i en rad svenska försök (Axelsson-Lindgren 1999; de Laval 1997; Sorte 1994).

Sorte har använt sig av Küllers åtta begrepp för att strukturera upp kunskapsläget inom upplevelseforskning. Han använder begreppen för att diskutera forskning gjord på området upplevelsen av utemiljö och det grönas positiva effekter på människor (Sorte 1994).

En semantisk metod har även använts för att undersöka skillnader i upplevelse mellan folkgrupper. Axelsson-Lindgren (1999) har gjort ett försök där hon plockade ut alla adjektiv ur svenska akademins ordlista och undersökte skillnaden i upplevelsen av bilder på skog hos danskar, skåningar och boende i Vilhelmina.

UPPLEVELSEVÄRDEN

Genom en landsomfattande enkät har Boverket, med hjälp av bland andra Patrik Grahn, undersökt ett begrepp de kallar *upplevelsevärden*. I undersökningen fick människor rangordna gröna miljöer nära sin bostad, som parker och friluftsanläggningar efter 35 kvaliteter som tagits fram av dem som utvecklat enkäten. Utifrån resultaten sammanställdes fem kategorier av kvaliteter som människor önskar ha i gröna områden nära hemmet. Den kategori som klassades som viktigast var en ostörd och naturpräglad miljö med möjlighet till ro och återhämtning (Boverket 2007).

UPPLEVELSE AV SKILLNAD MELLAN SKOGBESTÅND

I ett försök som testar människors upplevelse av skillnad mellan skogsbestånd testade försöksledarna en hypotes som byggde på deras egen personliga upplevelse. En förstudie gjordes där skillnad mellan skogsbestånd definierades i en rekreationsskog av Axelsson-Lindgren utifrån bland annat vegetationens täthet och artvariation. Utifrån definitionen skapades två lika långa slingor i skogen, där den ena gick genom tre olika bestånd medan den andra gick genom åtta olika bestånd. Försökspersoner fick gå slingorna och bedöma dem genom en enkät som bland annat innehöll en skala från lite till mycket varierad. De fick även bedöma hur lång tid det tagit att gå sträckan. Den slinga som innehöll flest bestånd utifrån definitionen upplevdes som mest varierad. På den sträckan blev även bedömningen av tid och längd mer riktig (Axelsson-Lindgren och Sorte 1987).

POE, POST OCCUPANCY EVALUTATION

POE, Post Occupancy Evaluation, är en typ av utvärdering av en miljö efter att den har börjat användas, där flera metoder kombineras. En svensk modell av utvärderingen finns i Suzanne de Lavals avhandling, *Planerare och boende i dialog*, där hon tagit fram och använt en POE i två bostadsområden i närheten av Stockholm. Genom studiecirkelar provades ett antal metoder, bland annat fick de boende göra en mental karta av sitt område, en semantisk miljöbeskrivning och en gåtur. I en utvärdering av de olika metoderna menar de Laval att gåtur-metoden var den mest givande i sammanhanget. Den gick ut på att testmedverkarna fritt fick skriva ner hur de upplevde ett antal platser i området utvalda av försöksledaren under en tur till fots. Efter turen samlades grupperna och samtalade om hur de upplevt platserna (de Laval 1997).

PREFERENSSTUDIER - EN ÖVERSIKT

Preferensstudier är en skola som undersöker hur olika fysiska element i landskap påverkar om människor tycker om eller inte tycker om en viss miljö. Preferensforskningens metod har främst varit att visa bilder på landskapsmiljöer som människor fått skatta på en skala från hög till låg

preferens. Genom att gruppera bilderna efter resultaten har olika element som verkar vara betydande för preferensen plockats ut. Preferensforskning har gjorts på en rad olika miljöer och i flera länder. Sammanfattningsvis har den internationella forskningen kommit fram till fyra egenskaper som är speciellt viktiga. Det är hur mycket topografin varierar, hur öppet eller slutet landskapet är, om det finns vatten i bilderna och till hur stor utsträckning bilderna består av människan tillverkade objekt eller naturliga miljöer (Hägerhäll 2005).

Pionjärerna bakom preferensforskningen är forskarparet Kaplan. Deras slutsats av egen och andras forskning är att vidsträckta och odifferentierade miljöer har låg preferens medan öppen gräsyta med några få spridda träd har hög preferens. När det kommer till upplevelse av stigar i gröna miljöer menar de att vegetation ska vara lagom tät, lite vegetation eller väldigt tät vegetation har fått låga preferenser. De menar också att stigar ska vara smala för att få kontakt med naturen och att vyer längs vägen ska ge en känsla av djup genom exempelvis träd i förgrunden, eller trädrader som guidar ögat (Kaplan et al. 1998).

PREFERENSSTUDIE PÅ CYKELVÄG I ILLINOIS

Den metod som valts för att applicera på cykelvägarna bygger på en undersökning inom preferensforskningen. *“Modeling and mapping urban bicyclists preferences for trail environments”* gjordes 1992 på en cykelväg i Illinois, USA, av Dawn Wiberg-Carlson och Herbert Schroeder för U.S. Department of Agriculture. Vägen de undersökte var en sträcka cykelväg anlagd som motionsstig som användes flitigt av cyklister. Den slingrade sig genom skog, parkmark och öppna områden i ett urbant område där den korsade ett antal större vägar. Från stigen syntes parkeringsplatser, byggnader och pic-nic bord. Längs sträckan togs bilder var 300:e meter i båda riktningarna på vägen. De bedömdes av 30 elever i 14-årsåldern. Bilderna skattades efter hur mycket eleverna skulle *enjoy* (uppskatta) att cykla genom scenen på bilden på en skala från 1-9 (Wiberg-Carlson & Schroeder 1992).

Testresultaten användes för att analysera vilka fysiska egenskaper hos bilderna som uppskattades mest. När resultatet sammanställdes var vegetation högst upp på listan. Bar jord, skräp (inklusive nedfallna löv) och graden kurva på vägen var andra egenskaper som uppskattades. Långt ner på listan kom bilar, öppen himmel, grad av öppenhet, gräsmatta och synlig väg (Wiberg-Carlson & Schroeder 1992).

De undersökte också skillnaden i resultat mellan de båda riktningarna på vägen. Skillnaden var mycket liten, i princip blev resultatet samma oberoende åt vilket håll på cykelvägen bilderna var tagna (Wiberg-Carlson & Schroeder 1992).

ENKÄT TILL CYKLISTER PÅ PLATS

Ett försök på tretton cykelvägar för rekreationscykling i USA undersökte vilka vanor de som cyklar på stigarna har. Forskarteamet satte upp tält på vägarna och stoppade cyklister som fick göra en

enkät. En av frågorna var en öppen fråga om vad cyklisterna tycker om sin cykelväg. Det mest frekventa svaret var att cyklisterna uppskattade vackra vyer. Andra saker som var populära var natur, träd, vatten och kullar. Studien visade också egenskaper hos själva vägen som var viktiga för de svarande: välskött, säker, ingen trafik, lugnt och stilla och närhet hem (Gobster 1995).

VAL AV METODER INFÖR UNDERSÖKNINGEN AV SKÅNSKA CYKELVÄGAR

Av de metoder som hittats inom ramen för uppsatsen och av dem som presenterats är det två metoder som undersöker just upplevelsen från cykelvägar. Dessa två metoder kommer att användas vid undersökningen av de två skånska vägarna. Det valet gjordes för att metoder som använts på cykelväg inte behöver omarbetas i lika stor grad som metoder som använts på andra typer av landskap, lämpligt på grund av uppsatsens begränsning i tid. Att använda tidigare undersökningar gjorda på just cykelväg hoppas också kunna ge en intressant jämförelse. Metoderna som kommer att användas är de två senast presenterade metoderna här ovanför, *Preferensstudie på cykelväg i Illinois* och *Enkät till cyklister på plats*. Det är intressant att prova en preferensstudie för att det finns mycket gjort inom fältet (Hägerhäll 2005; Wiberg-Carlson & Schroeder 1992; Kaplan 1985) och enkäten är en metod som snabbt når ut till många. Enkäten undersöker människors samlade minnesbild av en väg de har använt. Medan preferensstudien tittar på upplevelsen av en väg i ett visst ögonblick, en presentation av platsen en viss tidpunkt på dagen, vid en speciell årstid. Både människor som har och inte har använt lederna kommer att svara.

Preferensstudien kommer att göras i en förenklad och något utvecklad version för att fungera inom tidsramen och i sammanhanget. Enkäten kommer att sändas per mail i stället för att stoppa cyklister på plats på grund av praktiska omständigheter. De som använder de skånska vägarna är i hög grad pendlare med tidspress och inte människor som är ute på nöjestur i motsats till enkäten i USA. Dessutom skulle det skånska vintervädret vara ett hinder för att få människor att ställa upp.

UNDERSÖKNING AV TVÅ SKÅNSKA CYKELVÄGAR

PRESENTATION AV VÄGARNA OCH LANDSKAPET

Här följer en presentation av vägarna, fritt återgivna ur författarens minnesbilder, med hjälp av Eniros kartor på internet. Cykelvägarna som undersöks går båda över öppet skånskt slättlandskap i sydvästra Skåne där marken är snudd på platt som en vattenspegel. Landskapet består av storjordbruk med rejält tilltagna åkerlappar. På fälten ligger glest utspridda gårdar och mindre hussamlingar. Tätorterna Lomma, Hjärup och Åkarp liksom Lund bildar siluetter i horisonten. Stora vägar finns med i landskapsbilden, liksom kraftledningar och vindkraftverk. Båda cykelvägarna följer bilvägar, men är i stort avskilda från vägen med en gräsremsa. Vid korsningar med större vägar är cykelvägarna separerade från trafiken genom tunnlar under vägen.



Figur 1. Det öppna odlingslandskapet...

Vy från cykelvägen Lund–Lomma söderut över slätten. Stora åkerlappar och spridda gårdar är karaktäristiskt.

Den ena cykelvägen, Lund–Åkarp, följer en äldre landsväg, Lundavägen. Parallellt med vägen, men en bit bort, går E22:an, motorvägen mellan Lund och Malmö. Motorvägen har ett avstånd till cykelbanan på mellan 80 och 350m. Vägen går igenom den lilla hussamlingen Flackarp, och snuddar

halvvägs till Åkarp utkanten av Hjärup, där villor kantar ena sidan av vägen. Förutom en bit, som kantas av naturlika planteringar, går vägen genom öppet landskap, delvis följd av nyplanterade alléer.



Figur 2. ...upplevs från en vägmiljö.

Vy från cykelvägen Lomma–Lund mot nordöst. Det öppna landskapet med inslag av byggda element, vägar, skyltar och vindkraftverk.

Nästa cykelväg går mellan Lund och Lomma. I utkanten av Lund går cykelvägen genom Värpinge, som är ett gammalt bondesamhälle dit Lund har vuxit. Här passeras en uppvuxen träddunge i den park som tillhör Trollebergs gård och Höje å som rinner i närheten. I övrigt följer cykelvägen riksväg 103 fram till Lomma. Det är en landsväg med hastighetsbegränsningen 90 km/h och mitträcke. Två trafikplatser med rondeller passeras på vägen. Vägen går över öppna åkrar med en trädrad planterad längs med cykelvägen. Åldern på träden varierar från nyplanterat till rejäla träd. Det öppna åkerlandskapet bryts av när gårdar med omgivande trädgård passeras på två platser under vägen.

BESKRIVNING AV ENKÄT TILL ALNARPSSTUDENTER

Enkäten gjordes för att testa hypotesen att cykelvägen Lund–Åkarp är trevligare än cykelvägen Lund–Lomma, något som bygger på min personliga upplevelse av de båda vägarna. Som testpersoner valdes andra elever på SLU Alnarp, eftersom flera av dem använder vägarna och deras kontaktuppgifter var lättillgängliga. Ett mail skickades ut till alla elever på skolan. Det vände sig till dem som pendlar med cykel mellan Alnarp och Lund och som har cyklat båda de aktuella vägarna.

Här nedan visas den enda frågan på enkäten. Studenterna skulle välja ett av följande alternativ utifrån den efterföljande frågan:

A. Cykelvägen Lund–Lomma längs väg 103. Det är sträckan från Lunds stadsgräns i Värpinge fram till där Lomma börjar som är aktuell.

B. Cykelvägen Lund–Åkarp längs Lundavägen. Det är sträckan från Lunds stadsgräns vid Sankt Lars fram till där Åkarp börjar det gäller.

Vilken av följande sträckor upplever du är trevligast att cykla på, A eller B?

Bland dem som svarade var det många som skrev en motivation eller en kommentar till sitt val. Både svaret på frågan och kommentarerna redovisas i resultatet. Kommentarererna sammanställdes i en tabell där innehållet i alla kommentarer presenterades och i skrift som beskrev hur många gånger varje kommentar förekom.

BESKRIVNING AV PREFERENSSTUDIE PÅ SKÅNSKA CYKELVÄGAR

De skånska vägarna fotograferades, liksom den amerikanska med ett avstånd på 300 m mellan varje bild. Bilderna togs den 3–4 mars. På varje fotoplats togs en bild framåt och en bild bakåt på vägen. Totalt togs 16 bilder i varje riktning på ett utsnitt av cykelvägarna som var 4,8 km vardera.

Bilderna visades för totalt tjugo personer. Testpersonerna hittades på stadsbiblioteket i Lund och ungefär varannan tillfrågad ställde upp på testet. De som ställde upp var studenter från blandade utbildningsprogram på Lunds universitet och pensionärer. Det var lika många kvinnor och män i åldrarna 19–30 år och 65–75 år. Andra test har haft en större testgrupp. 25–50 testpersoner är vanligt i den här typen av test (Kaplan 1985). Bilderna visades en i taget i färg på en datorskärm med en bildstorlek på en knapp A4. Ordningen på bilderna var blandad och ändrades inför varje ny testperson. Alla fick se hela bildmaterialet, 64 bilder. Testpersonerna bads att bedöma bilderna utifrån en skala från 1–5¹ med följande premisser:

1. Jag vill inte cykla här
3. Jag är neutralt inställd till att cykla här.
5. Jag vill gärna cykla här.

Underskriven var med under hela testet och noterade spontana kommentarer som lades under bildvisningarna.

¹ Skalan 1–5 är vanligt förekommande i preferenstest (Kaplan 1985).

RESULTATANALYSER

Fyra olika analyser gjordes på resultatet:

- Rankning av fysiska element i bilderna, efter modell i testet från Illinois.
- Jämförelse av den totala preferensen av bilderna från varje väg.
- Rankning av hela bilden, från lägst till högst preferens.
- Analys av spridningen bland resultaten för varje bild.

Den första analysen av resultaten bygger på den som gjordes i studien i Illinois. Men några av bedömningskriterierna för egenskaperna ändrades, togs bort eller lades till. Detta för att testen är gjorda i olika miljöer. I Wiberg–Carlson och Schroeders test fanns kriterierna blommor och pic-nic bord, något som inte finns på bilderna i testet i den här uppsatsen och därför inte heller finns i bedömningsgrunderna. Några av kriterierna i testet från Illinois är svåra att bedöma, exempelvis känsla av öppenhet och valdes därför bort.

Tretton olika element eller egenskaper valdes ut ur bilderna och bedömningsgrunder gjordes av författaren. De går att läsa i Figur 3. Egenskaperna som analyserades var bland annat om bilväg eller bilar fanns på bilden, bredden på cykelvägen och om det fanns rejält med vegetation eller helt saknades träd eller buskar i bilden. Egenskaperna rankades genom att medelvärdet av preferensen hos de bilder som innehöll varje egenskap räknades ut och sorterades från högst till lägst preferens.

I den andra analysen undersöktes skillnaden i preferens för de bägge cykelvägarna. Här lades helt enkelt preferensvärdena för alla bilder från samma väg ihop och jämfördes med den andra vägen.

Den tredje analysen tittar på bilderna i sin helhet. Här rangordnades bilderna från lägst till högst preferens. Det viktigaste resultatet här står bilderna själva för. Författaren har efter egna spontana iakttagelser av bilderna beskrivit fyra bilder ur tre grupper, lägst, medel och högst medelbetyg på preferens.

Avslutningsvis analyserades spridningen hos testpersonerna för varje bild. Detta genom att konstruera en graf som visar standaravvikelse. Resultatet presenterades genom att författaren spekulerar fritt kring orsaker om varför bilderna har fått lika eller spridda resultat. Här sammanställdes även en rad kommentarer som fälldes under försöken som visar på människors olika åsikter om samma bild.

Bedömningsgrunder för fysiska egenskaper hos bilderna	
Egenskap	Bedömningsgrund
Bil-/ar på bilden	Om det går att se bilar i en A4 stor bild på 1 m håll för en normalseende.
Bilväg på bilden	Om bilväg syns eller skymtar på en A4 stor bild på 1 m håll för en normalseende.
Bred cykelväg	Om det går att mötas med två bilar på cykelvägen.
Buskar och/eller träd mellan cykelb. & bilv.	Det är vad det låter som.
Byggnader	Om det går att se byggnader i en A4 stor bild på 1 m håll för en normalseende.
Inga buskar eller träd på bilden	Det är vad det låter som.
Ingen avgränsning eller gräs mellan cykelv. & bilv.	Det är vad det låter som.
Mycket veg. på bilden	Vegetation nära i bild på minst en åttondel av bilden.
Nedförsbacke	Klart synlig lutning, finns bara i bilder ner i tunnlär.
Skyltar	Om det går att se skyltar i en A4 stor bild på 1 m håll för en normalseende.
Smal cykelväg	Cykelväg där två bilar inte kan mötas.
Sväng	Om cykelvägen svänger inom de första två tredjedelarna av bilden som är mark och inte himmel.
Uppförsbacke	Klart synlig uppförsbacke, finns bara i bilder upp ur tunnlär.

Figur 3. Bedömningsgrunder för rankning av fysiska egenskaper i preferensstudien.

RESULTAT AV ENKÄT TILL ÄLNARPSTUDENTER

Mailfrågan till Älnarps studenter gav 32 svar. De svarande var 24 tjejer och åtta killar från blandade utbildningsprogram med en majoritet landskapsarkitektstudenter. 94% eller 30 stycken av de svarande

uppfattade vägen Åkarp–Lund som trevligast att cykla på. 6 % eller två studenter svarade Lomma–Lund. Förutom att svara cykelväg A eller B kommenterade många sitt val med en efterföljande text. Den vanligaste kommentaren var att trafiken var mindre påtaglig på vägen mot Åkarp. Cyklisterna upplevde även den vägen mer varierad och mindre blåsig.

Alnarpssstudenters spontana kommentarer om val av cykelväg	
Lund-Lomma	Lund-Åkarp
<p>”Upplevelsen av cykelvägen är en raksträcka längs en stor väg”</p> <p>”Dålig belysning gör att jag undviker vägen när det är mörkt”</p> <p>”Delen genom Trollebergs gård är fin”</p> <p>”Den intilliggande vägen stör inte så mycket som man kan tro”</p> <p>”Det är irriterande med oljud från trafiken”</p> <p>”Bilvägen stör”</p>	<p>”Det blåser mindre här”</p> <p>”Trevligt med vegetation längs vägen”</p> <p>”Hjärup är ett trevligt inslag på mitten”</p> <p>”Den här vägen är nedförsbacke”</p> <p>”Det är mindre trafik här”</p> <p>”Bilvägen är mindre här”</p> <p>”Det är en gammal kulturväg som fått behålla ursprunglig dragning”</p> <p>”Bedårande utsikt”</p> <p>”Det går att dela in vägen i mentala avsnitt”</p>

Figur 4. Alnarpssstudenters spontana kommentarer om val av cykelväg.

Tabellen presenterar innehållet i alla kommentarerna sammanställda av författaren. En del förekom ett flertal gånger, att bilvägen stör mer på vägen mot Lomma och att det blåser mer där, var en åsikt som flera uttryckte.

RESULTAT AV PREFERENSSTUDIE PÅ SKÅNSKA CYKELVÄGAR

EGENSKAPER RANGORDNADE FRÅN MINST TILL MEST OMTYCKT

Rankning av fysiska egenskaper i bilderna		
Medelvärde	Egenskap	Antal bilder i kategorin
3,38	Mycket veg. på bilden	20
3,30	Buskar och/eller träd mellan cykelb. & bilv.	16
3,19	Byggnader	12
3,14	Smal cykelväg	49
3,12	Bil-/ar på bilden	41
3,06	Bilväg på bilden	54
3,03	Uppförsbacke	4
3,00	Skyltar	41
2,98	Ingen avgränsning eller gräs mellan cykelv. & bilv.	24
2,96	Sväng	30
2,67	Inga buskar eller träd på bilden	8
2,59	Nedförsbacke	4
2,09	Bred cykelväg	15

Figur 5. Rankning av egenskaper i bilderna efter preferens.

Vegetation är den egenskap som fick i särklass högst preferens. Byggnader klassas också högt, medan bilder som innehåller extra breda cykelvägsavsnitt rankas som vägar människor mindre gärna vill cykla på.

Sammanställningen av resultatet visar att mycket vegetation på bilderna är det som har störst preferens hos testgruppen. Buskar och träd mellan cykelbana och bilväg är också populärt, liksom byggnader på bilderna. Långt ner på listan kommer bred cykelväg, avsaknad av buskar och träd på bilden och nedförsbacke.

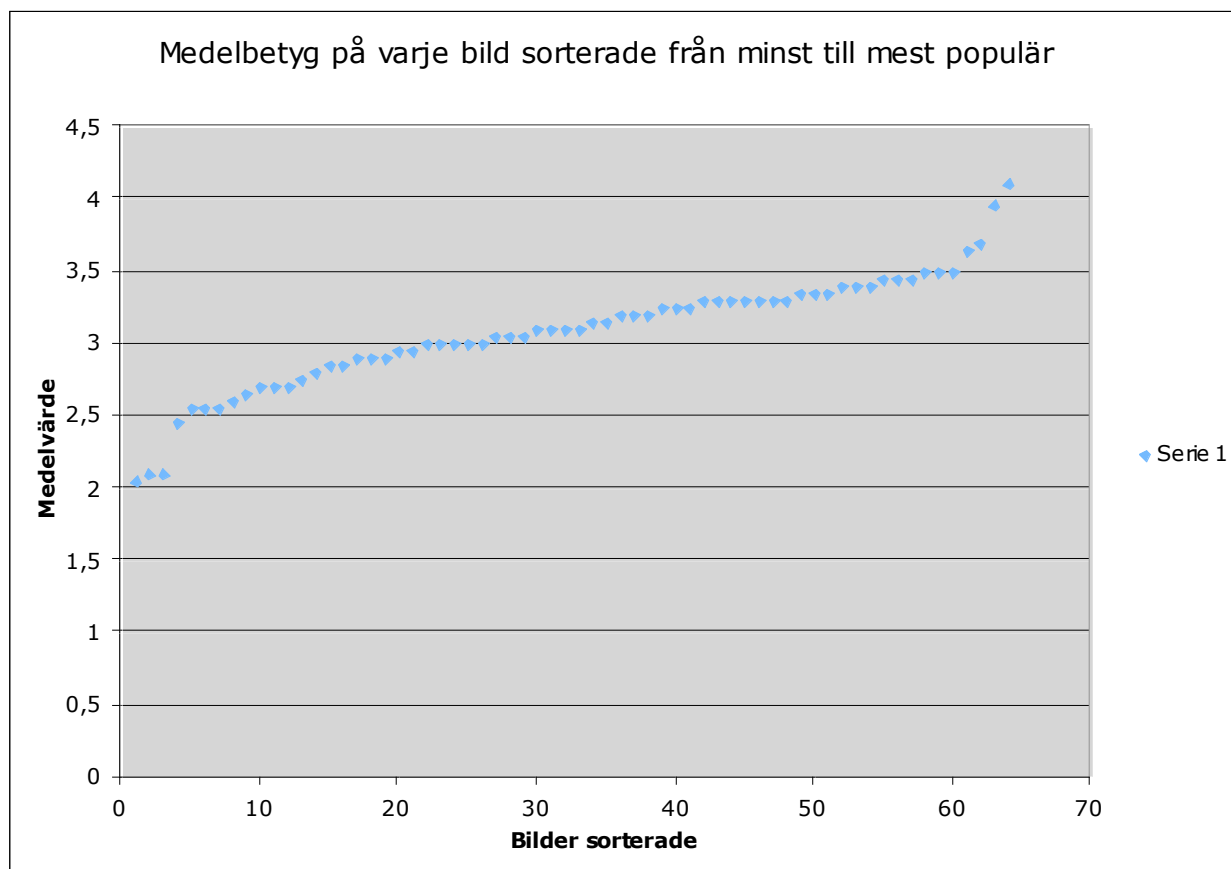
Vid en jämförelse med studien i Illinois är resultaten lika så till vida att lövvegetation kommer högst på deras lista också. Vad som inte överensstämmer är att byggnader har fått hög preferens i den skånska studien men låg preferens i den amerikanska. Omvänt har bilar fått mycket låg preferens i den amerikanska studien, medan bilar i bilden har fått neutrala betyg i den skånska undersökningen.

Samma sak är det med bilväg på bilden, något som har fått låg preferens i den amerikanska studien men som skåningarna finner neutralt.

DE BÅDA VÄGARNA HAR SAMMA PREFERENS

Preferensmetoden visar ingen skillnad i preferens mellan de olika vägarna. När resultaten från varje cykelväg räknas ihop var för sig blir medelbetyget 3,1 för båda vägarna. Tydligt är metoden dåligt lämpad för att mäta skillnaden i upplevelse mellan de båda vägarna. Snarare går det att hitta skillnader i preferens inom vägarna, vilket presenteras här nedan.

BILDERNA RANGORDNADE FRÅN MINST TILL MEST OMTYCKT



Figur 6. Preferensstudiens bilder sorterade efter medelpreferens.

De flesta bilderna fick en medelpreferens på mellan 2,5 och 3,5. Ett fåtal bilder avviker kraftigt, som extra omtyckta eller med låg preferens hos de flesta.

Resultatet av undersökningen är spännande när bilderna i sin helhet rankas från låg till hög preferens. Det går att uppfatta mönster i bilderna som har bedömts lika. Här följer en beskrivning av fyra bilder från varje grupp, bra, dåligt och neutralt betyg. Hela bildserien från högst till lägst preferens går att se i Bilaga 1.

Bland de fyra bilder som har rankats högst är två av dem från parken vid Trollebergs gård. De innehåller uppvuxna träd på bägge sidor om vägen och klippta häckar. Träden kastar skuggor över körbanan. På en av bilderna syns ena hörnan på ett hus. Längs en tredje bild är det buskar på båda sidor om cykelvägen och ett knotigt gammalt träd nära i bild. En fjärde bild är från ett litet villasamhälle på väg mot Åkarp. Cykelvägen kantas av en rad uppvuxna hästkastanjer och häckar längs hustomterna.

Av de fyra bilder som rankats lägst är tre av dem bilder från ned- eller uppfarter ner eller upp ur cykeltunnlar. Det är bilder med få detaljer. Innehållet är i stort klippta grässlåtor, cykelvägen och himmel. Element som vägskyltar, bilar och vindkraftverk skymtar ovanför vallarna. Den fjärde bilden innehåller en bilväg och en parkeringsplats. Cykelvägen tar slut ett tiotal meter fram i bilden och det är oklart hur cyklisten ska fortsätta.

I gruppen med neutrala bilder visar tre av bilderna cykelväg i öppet landskap. Bilderna innehåller bilväg och cykelväg med en gräsremsa emellan och åker på andra sidan av cykelvägen. Två av dem innehåller även en nyplanterad trädrad. På den fjärde bilden går cykelvägen längs med en bilväg. Bilden innehåller ett Gunnebostängsel, längs cykelvägen i förgrunden. Längre in i bilden finns villor, träd och häckar.



Figur 7. Den högst rankade bilden i preferensstudien.

Den vy som fick högst sammanlagd preferens är en bild med mycket och varierad vegetation.



Figur 8. Den lägst rankade bilden i preferensstudien.

Den bild som fick lägst preferens har låg komplexitet och har vallar på sidorna som hindrar utsikten. Cyklisten är på väg mot en tunnel i betong.



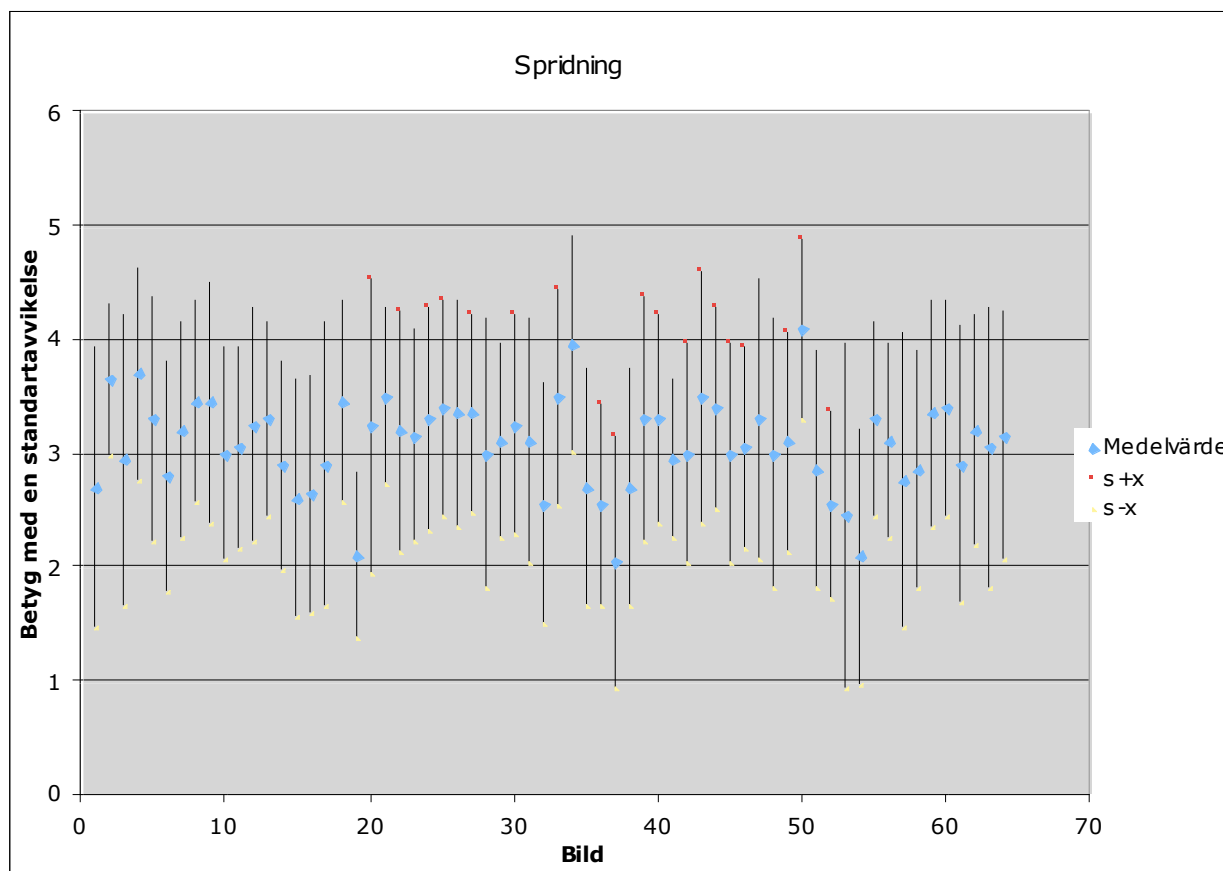
Figur 9. En bild med medelbetyg.

Flera av de bilder som getts ett neutralt betyg har stora tomma ytor, men innehåller en del träd och utsikt över slätten.

Vegetation är den tydligaste faktorn i rangordningen. På de bilder som inte är omtyckta finns ingen vegetation. Längre fram dyker få och unga träd upp. I slutet av serien innehåller bilderna flera och gamla träd och buskar. Det finns också en viss tendens till att mycket asfalt i bilderna ogillas, dock med undantag. Alla de bilder som fått lågt betyg visar en cykelväg som är extra bred. Det skulle vara möjligt för två bilar att mötas.

SPRIDNINGEN I RESULTATEN FÖR BILDERNA

Spridningen mellan resultaten visar hur lika eller olika människors bedömningar är. De bilder som får hög preferens av de flesta uppskattas inte av alla. Hur spridda svaren är för varje bild varierar mellan bilderna. I tabell 3 visas medelvärdet för alla bilder med en standardavvikelse, d.v.s. att 68,2% av svaren för varje bild ligger inom spannet för de svarta vertikala linjerna.



Figur 10. Spridning i svaren för varje bild.

Spridningen på svaren varierar för bilderna. Staplarna visar inom vilket intervall 68,2% (en standardavvikelse) av svaren för varje bild ligger. Flertalet bilder har fått betyg mellan två, tre och fyra av olika testpersoner.



Figur 11. Exempel på bild med liten spridning.

Mellan husen är de flesta överens om att det är trevligt att cykla. Den här bilden har liten spridning mellan svaren.

Ett exempel på en bild där försökspersonerna är överens är figur 11. Här går cykelvägen genom en grupp med villor. Tydligt tycker majoriteten att det ser trevligt ut att cykla mellan husen. Svaren är överlag treor och fyror.

Mer delade är åsikterna om figur 12. Den föreställer en bred cykelväg mellan två grässlåtar. Vägen svänger uppåt åt vänster. Bakom kullen mot en blå himmel skymtar delar av ett vindkraftverk. Det är en av de bilder som har fått allra lägst preferens, men även en ansedd del femmor. Bilden får vitt skilda kommentarer under försökets gång som *“usch uppförsbacke”*, *“ha, här var det riktigt tråkigt”* och *“spännande, vad väntar bakom kröken”*?

Figur 13 är ännu ett exempel på en bild med blandade svar. Cykelvägen kantas av naturlig plantering på den här sträckan. Till höger i bild finns ett högt trästaket där det sticker upp en blå container och en skylt från NCC. Vegetationen i den här bilden får blandade kommentarer. Många tycker att den är positivt medan andra uttrycker att den ser risig ut. En kvinna påpekar att det är en plats som hon inte vill cykla på när det är mörkt. Andra förundras över staketet och tycker att det ser tråkigt ut.



Figur 12. Exempel på bild med stor spridning i preferens.

En bild med blandade bedömningar. Vyn är rankad med spridning mellan ettor och femmor.



Figur 13. Ännu ett exempel på bild med stor spridning i preferens.

En bild som får både ris och ros. Vegetationen får skilda omdömen som trevlig, risig och skrämmande vid mörker.

DISKUSSION

VAD ÄR PREFERENS?

Vad innebär ordet preferens? Preferens är både estetik och funktion står det i antologin *Svensk miljöpsykologi* (Johansson och Küller 2005). Funktionen cykling påverkar preferensen och det är just det som varit syftet i arbetet att hitta den goda miljön för cyklisten. Flera kommenterade bilder med öppet landskap som blåsig och jobbigt att cykla i och gav dem låg preferens. Den som varit ute för att flyga drake skulle förmodligen ha klassat miljön annorlunda. Det är därför viktigt att ställa frågor i en preferensstudie som gör att landskapet bedöms efter den funktion som önskas bli bedömd. Vikten av funktion och estetik i bedömningarna verkar ha en individuell skillnad. En brandingenjör som gjorde testet satte högsta betyg på alla foton där cykelvägen är helt trafikseparerad, oavsett andra omständigheter i bilderna. Hans svar skiljer sig mycket från övriga som var mer inriktade på vegetation och att det ska finnas saker att titta på längs vägen.

Preferens har också med tidigare upplevelser att göra. Zube et al. menar att människor har ett mentalt landskap som är påverkat av tidigare upplevelser och scheman som vi skapat för att sortera information som bygger på våra upplevelser (Zube 1982). En person satte högsta betyg på alla bilder på hus med kommentaren att *"Ah, nu är man snart hemma"*, ute på åkern blev kommentaren i stället att *"Nu är det jättelångt hem"*. Det kom fram fler exempel på hur tidigare upplevelser kan påverka svaren. Två personer som båda hade cyklat vägen Lund–Lomma förut hade olika uppfattningar. En uttryckte att *"Shit, vad en bild kan väcka goa känslor, tänker på sommar på väg till Lomma Beach"*. En annan sa i stället spontant att *"Usch, vad den där vägen är jobbig, nybadad och fräsch svettar man ner sig i solgasset på fälten på vägen hem"*.

I ordet preferens ligger att det är ett relativt begrepp, någonting är bättre än något annat. Att lista upplevelsen verkar göras utifrån det samlade materialet. Flera personer ville ha en muntlig framställning av vilka bilder som komma skulle för att veta hur de skulle använda sina ettor och femmor. Många "sparade" på sin femma och etta, med kommentaren att man inte vet vad som komma skall och då är det viktigt att ha sin femma kvar. De höga och låga betygen delades ut när de fått en uppfattning om bildseriens innehåll.

REKREATION KONTRA PENDLING

En intressant fråga är hur anledningen eller typen av cykling påverkar vad som är viktigt för cyklisten. Att pendla dagligen till skola och arbete eller att vara ute och cykla för rekreation eller motion, gör det att vi önskar olika egenskaper hos cykelvägen? En svarande uttryckte *"Oj, jag kanske är hård, men nu tänker jag på att söndagscykla och då är de här vägarna inte trevliga. Är jag på väg någon stans är kortaste vägen och bra trafikövergångar jag vill ha"*. I den amerikanska preferensstudien på cykelvägar fick byggnader låg preferens, medan byggnader fick hög preferens i

den skånska undersökningen. Den som är ute för rekreation önskar kanske inte byggnader, medan en pendlare som ser sträckan varje dag kan uppskatta folklivet. Vegetation har fått högt betyg i både i preferensstudien i Illinois (Wiberg–Carlson & Schroeder 1992) och i denna undersökning. Något som inte är självklart. En av bilderna med mycket buskar fick kommentaren ”*Här skulle jag inte vilja cykla när det är mörkt*”. Att tät vegetation kan upplevas som otryggt har även visats i tidigare studier (Anderson & Schroeder 1984). För att en väg ska vara attraktiv för pendling hela året, bör den fungera även under mörker.

METODDISKUSSION

Erfarenheterna av preferensstudie visar att resultatet till stor del bygger på författarens tolkningar av bilderna. Bakom en fasad av tabeller och exakta siffror är svaren subjektiva. Det spelar in vilka objekt försöksledaren väljer att analysera. Kanske har färgen grön eller objektet brevlåda betydelse för upplevelsen i det här fallet? Något som inte undersöktes. Hur indelningen görs spelar också in, mängden vegetation är kanske egentligen inte det som egentligen avgör preferensen, utan vegetationens ålder eller närhet till betraktaren? Likadant är det med grupperingen byggnader. Indelningen är ett påstående att alla byggnader har en viss typ av preferens. Dock är det troligt att olika byggnader kan uppfattas olika. Det blir konkreta ting i bilderna som mäts. Subjektiva, känslomässiga upplevelser som kan ha spelat in i betygsättningarna tolkas inte ur bilderna.

Vilka bilder som finns med i testet spelar stor roll för resultatet. Ett annat utsnitt av vägarna skulle ha gett ett annat resultat. Det är kanske en självklarhet att det bara är det som finns med i bilderna som bedöms. Ändå är det viktigt att tänka på när resultaten tolkas. Av de miljöer som finns på bilderna är vegetation viktigast och detaljfattiga tunnelundergångar, det cyklisterna minst vill ha. Med andra bilder hade helt andra faktorer kunnat komma fram, som exempelvis vattens betydelse för preferensen. Ett faktum som gör att det viktigt att presentera bildmaterialets innehåll i preferensstudier tillsammans med resultaten.

Vilken preferens enskilda egenskaper i bilderna får i testet beror på resten av innehållet i bilderna. I den skånska studien är nedförsbacke en av de fysiska element i bilderna som fick lägst preferens, något som förväntas upplevas positivt. Den skånska slätten är just platt. Bilder med backar finns på vägsträckor upp eller ner ur cykeltunnlar. De bilder som innehåller nedförsbacke är också en vy mot en betongtunnel som toppas av en bro med bilar eller en trafikplats. Här är det förmodligen andra delar av miljön som klassats som negativ och inte nedförsbacken i sig. Liknande felkällor påverkar även de andra resultaten. För att testa preferensen för enskilda element behöver preferensstudier göras där elementen förekommer i många olika miljöer. Det skulle vara intressant att blanda upp materialet med bilder av exakt samma vy, när de innehåller och inte innehåller bilar eller andra människor. Att överhuvudtaget skilja ut enskilda element har diskuterats. Hägerhäll lägger fram att preferensen för olika egenskaper hos en bild kan bero på sammanhanget (Hägerhäll 2005). En skylt vid ett övergångsställe skulle mycket väl kunna klassas som positiv, medan en skylt mitt i en naturskön vy kanske inte skulle uppskattas.

Bilderna i preferensstudien är bara ett utsnitt ur verkligheten. Vyerna på den skånska slätten ges inte en rättvis bild. Det skulle därför vara intressant att prova att använda breda vyer gjorda med fotomontage i en studie för att se om det öppna landskapet får större preferens med det materialet. Fotometoden är kanske mer lämplig i studien i Illinois i det avseendet. Där är det vegetation i större utsträckning i kanten av bilderna och vyn är mer begränsad i sidled även i den verkliga miljön.

Resultaten från enkäten ger helt andra infallsvinklar på problemet. Här är vind och bilarna moment som kommer fram som negativa för miljön. En historisk aspekt anges också som positivt. Dock är detta ett vinklat och litet material varför det skulle vara intressant att göra en större studie.

FORTSATT FORSKNING

Zube et al.s beskrev upplevelsen av landskap 1982 utifrån en sammanställning av metoder inom ämnet. Den lockar mig till fortsatt utforskande. Här en översättning och sammanfattning av uppsatsförfattaren:

Landskap upplevs med alla sinnen, landskapet omger oss och ger oss möjlighet att röra sig i det och utforska det. Landskapet upplevs både medvetet och perifert och det ger oss mer information än vi kan bearbeta. Att uppfatta landskap kräver alltid handling, landskap kan inte tas in passivt. Landskap har alltid en speciell stämning och upplevs nästan alltid i ett socialt sammanhang (Zube et al. 1982).

Det finns en rad aspekter som skulle vara intressanta att titta på vad gäller upplevelsen från cykel. I enkäten kommer aspekter betydelsen av variation fram. Ett ämne att undersöka är hur variation upplevs i cyklistens hastigheter. Det skulle vara intressant att fortsätta undersöka pendlarens kontra rekreationscyklarens önskemål. Gehl menar att folklivet är den största attraktionen i staden (Gehl 2003). Samtidigt är det en allmänt accepterad sanning att svensken alltid går så långt bort som möjligt från andra på badstranden. Hur är upplevelsen av andra människor på cykelvägen? Vill den som är ute för rekreation ha en väg där man exponeras lite eller mycket för andra människor och hur tänker de som pendlar? Hur uppfattas läplanteringar mellan bilväg och cykelväg? Kan bilarna också vara en trygghet nattetid? Var går smärtgränsen för hur hårt trafikerad en bilväg kan vara för att dra cykelväg längs för att det ska uppfattas som starkt negativt? Hur lång omväg är vi beredda att ta för att få en finare upplevelse? Det skulle också vara intressant att undersöka helt andra typer av vägar, som de som inte följer en landsväg.

SLUTSATSER OCH FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR

Preferensmetoden har i det här fallet gett en hint om enstaka miljöer längs en väg som upplevs som tråkig. Det är en metod som skulle kunna användas för att exempelvis få fram platser där det krävs punktinsatser kring en sträcka cykelväg. Det blir ett sätt att se vilka platser som är minst omtyckta. Likaså visar metoden på värdefulla platser längs en sträcka. På sträckan Lund–Lomma sticker passagen genom parken vid Trolleberg ut genom riktigt höga preferenser i jämförelse med resten. Det visar att en sådan miljö är viktig att bevara. Dessa bilder innehåller en historisk aspekt, som är svår att återskapa i ett nafs. Den minst populära bilden skulle gå att få till under en säsong. Därför är det viktigt att jobba med att göra vägarna vackra nu, för att det även är en investering för framtiden.

Preferensmetoden plockade ut innehållslösa miljöer längs vägarna som tråkiga. Det ger en hint om att det är viktigt med detaljer och något att titta på längs vägen. En miljö med bara vägar och grässlåtar får dåliga betyg. Det behövs insatser längs vägarna och det spelar roll. Av de sammanlagda resultat som kommit fram i studien skulle vägen Lund–Lomma må bra av vindskydd, och en mindre påtaglig bilväg, liksom mer vegetation och större variation. Ett sätt att jobba med vägen skulle vara att göra punktinsatser vid underfarterna under vägar som klassats som tråkiga. Det skulle också gå att förbättra vägen genom att på vissa avsnitt ha vegetation mellan väg och cykelväg, en åtgärd som skulle kunna ta upp vinden, göra vägen mer varierad och ge vegetation som många önskar. En åtgärd skulle också vara att förbättra belysningen, något som kom upp i enkäten.

De båda metoderna kompletterade varandra genom att visa vitt skilda aspekter. Dock kom inte alla aspekter med, behovet för att cykla vidare i utforskandet av upplevelse från cykel är stort.

REFERENSER

SKRIFTLIGA KÄLLOR

Ahlström Ingemar (2004) *På cykel för miljö och hälsa*. Stockholm: Länsstyrelsen i Stockholms län (2004:21) 91-7281-150-1

Andersson, K. (2008) *Att beskriva upplevelsen av stadens rum*. Alnarp: Dept. of Landscape Architecture, SLU. Examensarbete (2008:44)

Andersson, L. & Schroeder, H. (1984) Perception of Personal Safety in Urban Recreation Sites. *Journal of Leisure Research*. 16:2. 178-194.

Appleyard, D., Lynch, K. & Myer, J., R. (1964) *The View from the Road*. Cambridge: The Massachusetts Institute of Technology

Axelsson-Lindgren, C. & Sorte, G. (1987) Public response to differences between visually distinguishable forest stands in recreation area. *Landscape and Urban Planning* 14. 211-217.

Axelsson-Lindgren, C. (1990) *Upplevda skillnader mellan skogsbestånd- rekreations- och planeringsaspekter*. Akad.avh. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet

Boverket (2007) *Landskapets upplevelsevärden- vilka är det och var finns de?*. Boverket. 978-91-85751-10-5

Bucht, E., Pålstam, Y. & Wingren, C. (1996) *Trafikantupplevelse på väg*. Alnarp: Movium

Elfström, J. (1991) *Landskapsbildsanalys - Landskapets visuella identitet med exempel från Nyköpings kommun*. Alnarp: Movium

Europarådet. Hemsida. [Online](datum okänt) Tillgänglig:
http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/Conventions/Landscape/florence_pres_en.asp#TopOfPage
[2009-03-21]

Faskunger, J. (2007) *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet - En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"* Stockholm: Statens Folkhälsoinstitut (2007:3) 978-91-7275-494-6.

Gehl, Jan (2003) *Livet mellem husene: udeaktiviteter og udemiljer*. 5 uppl. Köpenhamn: Arkitektens förlag.

Gobster, Paul H. (1995) Perception and use of a metropolitan greenway system for recreation. *Landscape and Urban Planning* 33. 401-413.

Hägerhäll (2005) Naturen i landskapsupplevelsen och landskapsupplevelsens natur. I: Johansson, M. & Küller, M. *Svensk miljöpsykologi*. 209-226. Lund: Studentlitteratur.

- Jönsson, S. & Lindström, M. (2008) *Metoder för att undersöka upplevelsevärden i landskapet - exempel på studier från kvantitativ och kvalitativ forskning*. Kalmar: Högskolan i Kalmar.
- Kaplan, R. (1985) The analysis of perception via preference: a strategy for studying how the environment is experienced. *Landscape Planning* 12. 161-176.
- Kaplan, R., Kaplan, S. & Ryan, R. (1998) *With People in Mind: Design & Management of Everyday Nature*, Washington D.C.: Island Press.
- Küller, Rikard (2005) Miljöpsykologins uppkomst och utveckling i Sverige. I: Johansson, M. & Küller, M. *Svensk miljöpsykologi*. 17-30. Lund: Studentlitteratur.
- Küller, Rikard (1975) *Semantisk Miljöbeskrivning (SMB)*. Stockholm: PsykologiFörlaget AB
- Köpenhamns kommun. Hemsida. [Online](datum okänt)Tillgänglig: <http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/cyklernesby.aspx> [2009-03-16]
- de Laval, Suzanne (1997) *Planerare och boende i dialog*. Akad. avh. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan
- Lynch, Kevin (1960) *The Image of the City*. Massachusetts: The Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College.
- Lunds kommun. Hemsida. [Online](2008-10-02) Tillgänglig: http://www.lund.se/templates/Page_300.aspx [2009-03-16]
- Östen Dahl (datum okänt). "Semantik". Nationalencyklopedin. Tillgänglig: <http://www.ne.se/l%C3%A5ng/semantik> [2009-03-16]
- Naturvårdsverket (2005) *Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder*. Naturvårdsverket. (5456) 91-620-5456-2.
- Odense kommun. Hemsida. [Online](datum okänt)Tillgänglig: <http://www.cykelby.dk/index.asp> [2009-03-16]
- Sorte Gunnar (1994) *Perception of Public green Spaces- A Park for Homo Urbanensis*. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet
- Åklund, K. (2006) *Cykelledsplan för Skåne 2006-2015*. Vägverket (2006:137) 1401-9612.
- Vägverket (2000) *Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik år 2000*. Borlänge: Vägverket (2000:8) 1401-9612.
- Wiberg-Carlson, D., & Schroeder, H. W. (1992). *Modeling and mapping urban Bicyclists Preferences for Trail Environments*. St. Paul, Minnesota: United States Department of Agriculture.
- Zube, E., James, L. & Taylor, J. (1982) Landscape perception: research, application and theory. *Landscape Planning* 9. 1-33.

MUNTliga KÄLLOR

Andersson, S. (2009-02-08) Doktorand. LTJ-fakulteten SLU Alnarp (Intervjuare Ingrid Kristensson)

BILAGA

BILDMATERIALET I PREFERENSSTUDIEN

Fotografierna, som användes i preferensstudien är här sorterade efter resultaten i studien. Rankningen bygger på medelvärdet av preferensen för varje bild och går från högsta till lägsta medelvärde.



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.



10.



11.



12.



13.



14.



15.



16.



17.



18.



19.



20.



21.



22.



23.



24.



25.



26.



27.



28.



29.



30.



31.



32.



33.



34.



35.



36.



37.



38.



39.



40.



41.



42.



43.



44.



45.



46.



47.



48.



49.



50.



51.



52.



53.



54.



55.



56.



57.



58.



59.



60.



61.



62.



63.



64.